**Deutscher Bundestag**
**13. Wahlperiode**

**Drucksache 13/6046**

07. 11. 96

# Antwort
## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rudolf Bindig, Marion Caspers-Merk, Karin Rehbock-Zureich, Brigitte Adler, Hans Martin Bury, Peter Conradi, Peter Dreßen, Gernot Erler, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Liesel Hartenstein, Dr. Barbara Hendricks, Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Klaus Kirschner, Nicolette Kressl, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Dr. Christine Lucyga, Heide Mattischeck, Dr. Jürgen Meyer (Ulm), Siegmar Mosdorf, Doris Odendahl, Günter Oesinghaus, Reinhold Robbe, Siegfried Scheffler, Bodo Seidenthal, Wieland Sorge, Jörg Tauss, Siegfried Vergin, Ute Vogt (Pforzheim), Hans Georg Wagner, Dr. Konstanze Wegner, Reinhard Weis (Stendal), Matthias Weisheit, Berthold Wittich — Drucksache 13/5779 —**

## Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz

Das zwischen den Verkehrsministern von Deutschland und der Schweiz am 6. September 1996 in Lugano unterzeichnete Abkommen zur „Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz" hat für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Südwesten Deutschlands erhebliche Auswirkungen. In weiten Teilen bleibt die Vereinbarung hinter den Erwartungen zurück, welche vom Land Baden-Württemberg und den beteiligten Regionen und Kreisen seit Jahren diskutiert und gefordert worden sind. Aus den beteiligten Regionen und vom Land Baden-Württemberg hat es deshalb kritische Stellungnahmen zu diesem Abkommen gegeben, welches sichtlich nicht mit den beteiligten Bundesländern und Regionen abgestimmt worden ist. Eine ähnliche Kritik gibt es auch in der Schweiz, wo die Kantone der Nordostschweiz vorher nicht konsultiert worden sind. Die Vereinbarung enthält zudem keine konkreten Zeitangaben zur Realisierung der geplanten Vorhaben, und sie ist offensichtlich auch nicht mit der Finanzplanung abgestimmt.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. November 1996 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

1. Welchen Rechtsstatus und welche Verbindlichkeit hat das Abkommen?

   Welches sind die in Artikel 6 Abs. 1 genannten „erforderlichen Verfahren", damit diese Vereinbarung in Kraft treten kann?

Bei dem Abkommen handelt es sich um eine völkerrechtliche Übereinkunft gemäß § 82 Abs. 3 der gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (Ressortabkommen). Artikel 6 bezieht sich auf das in der Schweiz erforderliche Notifizierungsverfahren einer nachträglichen Einschaltung des Parlamentes.

In Deutschland reicht zum Inkrafttreten von Ressortabkommen die Unterzeichnung durch den zuständigen Bundesminister.

2. Sind die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern vor Abschluß des Abkommens konsultiert worden, damit sie ihre Vorstellungen mit einbringen konnten?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern sind konsultiert worden. Ihre Vorstellungen sind durch eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe untersucht worden. Es zeigte sich, daß nicht alle von den Ländern geforderten Maßnahmen die für eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes erforderliche kapazitive Dringlichkeit und Wirtschaftlichkeit aufwiesen und deshalb vorerst zurückgestellt werden können.

3. Welche Zeitplanung zur Realisierung der in Artikel 2 Abs. 2a genannten Ziele des Abkommens für Maßnahmen „auf deutscher Seite" besteht, und bis wann sollen die Ziele von Artikel 2 Abs. 2b „auf schweizerischer Seite" realisiert werden?

   Ist durch diese Zeitplanung sichergestellt, daß die Rheintalbahnstrecke vor dem Jahr 2020 realisiert wird?

Ein konkreter Zeitplan besteht nicht; die Vereinbarung ist bewußt flexibel – und damit auch wirtschaftlich – gestaltet. Die Maßnahmen werden schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erfolgen. Es ist davon auszugehen, daß die Verkehrsentwicklung einen Ausbau der Rheintalstrecke vor dem Jahr 2020 erfordert.

4. Welche Kosten werden für die in Artikel 2 Abs. 2a genannten Projekte veranschlagt, und wie ist die Realisierung in die Finanzplanung des Bundesministers für Verkehr eingebaut?

   Inwieweit sind der Schienenwegeausbauplan und der Dreijahresplan Schiene Grundlage der Finanzplanung?

Das in Artikel 2 Abs. 2a beschriebene Stufenkonzept umfaßt insgesamt ein Volumen von 6 Mrd. DM. Finanzmittel für die z.Z. in der Realisierung befindliche erste Stufe, Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Einbau moderner Betriebsleit-Signaltechnik (CIR-ELKE), sind im Dreijahresplan enthalten. Zur Verwirk-

lichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege werden Mehrjahrespläne erstellt, deren Umsetzung nach Maßgabe der letztlich im jeweiligen konkreten Haushaltsjahr zur Verfügung stehenden Mittel erfolgt.

5. Wer wird die konzeptionellen Vorarbeiten für die Planungen für das in Artikel 2 Abs. 2c genannte Projekt eines zweigleisigen Ausbaus der Hochrheinstrecke so weit vorantreiben, daß darüber eine „spätere Vereinbarung" getroffen werden kann?

Das Abkommen legt fest, welche infrastrukturellen Vorkehrungen im grenzüberschreitenden Schienennetz erforderlich und wirtschaftlich sind, um auch künftig einen leistungsfähigen und nachfragegerechten Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz zu gewährleisten. Der zweigleisige Ausbau der Hochrheinstrecke gehört zunächst nicht zu diesen zu treffenden Vorkehrungen.

6. Welche Funktion soll die Hochrheinstrecke zukünftig haben?

   Soll sie eine Entlastungsstrecke für die NEAT werden, und wie steht es um die Pläne ihrer Elektrifizierung?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird grundsätzlich verwiesen. Der zweigleisige Ausbau der Hochrheinstrecke ist in dem Abkommen angesprochen, da in weiter Zukunft auch die Hochrheinstrecke eine Funktion als Entlastungslinie zur NEAT übernehmen könnte.

7. Welche Strecke ist gemeint, München—Memmingen—Lindau oder München—Kempten—Lindau, wenn in dem Abkommen von der Achse München—Zürich gesprochen wird (Artikel 2 Abs. 3)?

Für den Güterverkehr haben beide Trassenführungen die Funktion regionaler Entlastungsstrecken zur NEAT. Der Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik wird auf der Strecke München—Memmingen—Lindau erfolgen.

8. Welche „punktförmigen Linienverbesserungen" sollen auf der Strecke Stuttgart—Zürich vorgenommen werden (Artikel 3), die im Güterverkehr die Funktion einer regionalen Entlastungsstrecke zur NEAT mit Erschließungsfunktion für die Ostschweiz und Süddeutschland bekommen soll?

Die punktförmigen Linienverbesserungen sind zur Erreichung der im Abkommen genannten Fahrzeitverbesserungen vorgesehen, die stufenweise und mittelfristig von den Eisenbahngesellschaften beider Länder angestrebt werden. Ein erster Schritt zur Fahrzeitverkürzung wird mit dem Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen ab Mai 1998 erfolgen. Darüber hinausgehende Linienverbesserungen an der Strecke werden die Eisenbahngesellschaften beider Länder noch bestimmen.

9. Welche „punktförmigen Linienverbesserungen" sollen zwischen München—Lindau—Zürich bis wann vorgenommen werden, und soll die Strecke durchgehend elektrifiziert werden?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Antwort auf Frage 8 gilt sinngemäß. Eine Elektrifizierung der Strecke ist aus Sicht der Bundesverkehrswegeplanung kapazitiv nicht dringlich und nicht wirtschaftlich. Die Strecke wird versuchshalber ab September 1999 in einem ersten Schritt zur Fahrzeitverbesserung mit dieselbetriebenen Neigetechnikfahrzeugen befahren.

10. Warum wird die Strecke Ulm—Friedrichshafen—Lindau nicht als „regionale Entlastungsstrecke" in dem Abkommen genannt, obwohl der Bundesminister für Verkehr sie in seiner Rede zur Unterzeichnung erwähnt hat und diese Strecke auch ausdrücklich im Bundesschienenwegeausbaugesetz unter den „länderübergreifenden Projekten" genannt worden ist, welche „eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung" haben und zu deren Ausbau eine „Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern" erforderlich ist?

Die Strecke Ulm—Friedrichshafen—Lindau ist implizit mit dem Achsenraum Stuttgart—Zürich und München—Zürich erfaßt, der zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage zunächst mit dem vorhandenen Schienennetz ausreichend dimensioniert ist.

11. Welche Aufgabe soll die Strecke Ulm—Friedrichshafen—Lindau—A/CH im Konzept des grenzüberschreitenden Güterverkehrs D/A/CH bekommen?

Die Bahnlinie Ulm—Friedrichshafen—Lindau hat im Güterverkehr die Funktion einer regionalen Entlastungsstrecke zur NEAT.

12. Welche Funktionen im grenzüberschreitenden Personenverkehr sollen die Strecken Stuttgart—Zürich, Ulm—Friedrichshafen—Lindau—A/CH und München—Lindau—A/CH bekommen?

Auf den Strecken Stuttgart—Zürich und München—Zürich sollen durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und punktförmigen Linienverbesserungen die angestrebten Fahrzeitenverbesserungen auf 2¼ bzw. 3¼ Stunden erreicht werden. Auf der Strecke Ulm—Friedrichshafen—Lindau sind zunächst keine Maßnahmen vorgesehen. Denkbar ist es, was aber späteren Überlegungen vorbehalten bleiben soll, Züge zwischen Stuttgart bzw. München und Zürich über Ulm zu bündeln.

13. Welche Funktion soll im Gesamtkonzept des grenzüberschreitenden Verkehrs D/CH der Eisenbahnübergang Konstanz/Kreuzlingen haben?

Das Abkommen sieht für den Übergang Konstanz–Kreuzlingen keine neue Funktion vor. Aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lage dient der Grenzübergang Konstanz–Kreuzlingen nicht dem alpenquerenden Transitgüterverkehr. Die Führung von Zügen über Konstanz–Kreuzlingen wäre mit einem Umweg verbunden. Die Bedeutung des Übergangs Konstanz–Kreuzlingen liegt im regionalen grenzüberschreitenden Verkehr.

14. Welche „punktförmigen Linienverbesserungen" sollen an der Strecke zwischen Ulm–Friedrichshafen–Lindau bis wann vorgenommen werden, und soll die Strecke durchgehend elektrifiziert werden?

    Wenn nein, warum nicht?

Das Abkommen sieht für diese Strecke keine Baumaßnahmen vor. Für eine Elektrifizierung besteht aus Sicht der Bundesverkehrswegeplanung keine Dringlichkeit und keine ausreichende Wirtschaftlichkeit.

15. Wer soll in welcher Weise an dem Konzept „einer denkbaren Bündelung" von Zügen zwischen Stuttgart bzw. München und Zürich über Ulm (Artikel 3) weiterarbeiten, damit dieses Konzept so weit konkretisiert werden kann, daß später über dieses Vorhaben entschieden werden kann?

Ob Züge zwischen Stuttgart bzw. München und Zürich über Ulm gebündelt werden sollen, ist keine z. Z. aktuelle Fragestellung. Ein solches Vorhaben wäre gemäß dem Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung zu bewerten. Vor einer Entscheidung würden die Länder Baden-Württemberg und Bayern eingebunden, denn eine wirtschaftliche Bündelung von Zügen über Ulm bedeutet zwangsläufig eine Reduzierung des Angebotes auf den Strecken Stuttgart bzw. München–Zürich.

16. In welcher Weise ist das deutsch-schweizerische Abkommen mit der Republik Österreich und dem Land Vorarlberg im Hinblick darauf abgestimmt, daß die Zulaufstrecken zur NEAT im östlichen Bereich des Bodensees durch Vorarlberg laufen?

    Welche Ausbaumaßnahmen sind im Land Vorarlberg vorgesehen, und in welcher Weise sind die deutschen und österreichischen Planungen verknüpft?

Das Abkommen ist im Vorfeld mit Österreich abgestimmt worden. Überdies besteht z. Z. eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Ministerien und der Bahnen beider Länder, die eine entsprechende Vereinbarung zwischen Deutschland und Österreich zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des grenzüberschreitenden Streckennetzes vorbereitet.

17. Warum soll der Lenkungsausschuß, welcher zur Behandlung von Fragen der Umsetzung der Vereinbarung eingesetzt werden soll, nur aus Vertretern der jeweiligen Bundesministerien zusammengesetzt werden, und warum werden nicht Vertreter der beteiligten Bundesländer und Kantone hinzugezogen, welche von dem Abkommen betroffen sind?

Im Lenkungssausschuß sind die staatlichen Stellen vertreten. Die Beteiligung der Länder bzw. Kantone ist Gegenstand jeweiliger innerstaatlicher Verfahren.

18. Welche Möglichkeiten zu Nachverhandlungen und Ergänzungen dieses Abkommens bestehen, um noch vor dem Inkrafttreten nach Artikel 6 Abs. 1 des Abkommens notwendige Ergänzungen und Verbesserungen vornehmen zu können?

Die Bundesregierung sieht keinen Bedarf für Nachverhandlungen, da mit den Inhalten des Abkommens der Sicherung der Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken zur NEAT im höchsten Maße entsprochen wird. Das Abkommen sieht überdies die Einsetzung eines Lenkungsausschusses vor, der u. a. die Verkehrsentwicklung und die Konsequenzen für die Leistungsfähigkeit verfolgen wird, und läßt für den Fall sich wider Erwarten ergebender Engpässe im Streckennetz Anpassungen zu.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333